Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3805**

17. Wahlperiode 17. 11. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/3595 –

Autozuganbindung der Deutschen Bahn nach Sylt

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Autozug Sylt Shuttle verkehrt zwischen Niebüll im schleswig-holsteinischen Kreis Nordfriesland und Westerland auf Sylt. Der Autozug ist der schnellste Weg, um mit dem Auto auf die Insel zu kommen, da es keine öffentlich befahrbare Straße nach Sylt gibt. Betreiber ist die DB AutoZug GmbH Dortmund, die eine Tochter der DB Fernverkehr AG ist.

Während im Personenverkehr der Wettbewerb die Qualität verbessert hat – die Nord-Ostsee-Bahn verbindet auf der Marschbahn mit neuem Wagenmaterial Westerland mit Hamburg-Altona – besitzt die Deutsche Bahn AG ein Monopol auf die Autozugstrecke Niebüll–Westerland.

Trotz hoher Gewinne auf dieser Strecke und dank der großen Nachfrage durch zahlreiche Berufs- und Ausbildungspendler sowie durch Urlaubsgäste wird nicht in eine Verbesserung des Schienenverkehrs oder in die Sicherheit der Strecke über den Hindenburgdamm investiert. Dabei ist die Autozuganbindung entscheidend für die Attraktivität des Tourismusstandorts Sylt und eine Lebensader für die Inselbewohner. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat sich am 12. Juni dieses Jahres auf Sylt gegen einen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Niebüll und Westerland ausgesprochen.

Durch ein gut ausgebautes Schienennetz und eine Ausschreibung des Autozug-Betriebes könnte die gesamte Region profitieren, da der Tourismus auf Sylt als größter Wirtschaftsfaktor der Region bedeutend für die Wirtschaftskraft des angrenzenden strukturschwächeren Festlandes ist. Die zur Verfügung stehenden Arbeitsplätze auf Sylt führen zu einer großen Anzahl Arbeitspendler vom Festland über den Hindenburgdamm.

Auf Sylt stehen Bewohnern, Besuchern und Pendlern ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr mit Linien- und Charterbussen der Sylter Verkehrsgesellschaft sowie ein Radwegenetz von über 250 km Länge zur Verfügung.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. November 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Zwischen den einzelnen Verkehrszweigen bestehen vielfältige Wechselbeziehungen. Schienen-, Straßen-, Luftverkehr und Schifffahrt können sich gegenseitig ergänzen und in Grenzen auch ersetzen. Die Bundesregierung hat daher seit Mitte der 70er-Jahre ihre Investitionspolitik auf einer verkehrsträgerübergreifenden Planung aufgebaut, die ihren Niederschlag in Bundesverkehrswegeplänen (BVWP) findet.

Im Rahmen der Erarbeitung des aktuellen BVWP 2003 wurde ein Bedarf weder für eine neue Straßenverbindung vom Festland zur Insel Sylt noch für den durchgehend zweigleisigen Ausbau der bestehenden Schienenstrecke Niebüll–Westerland/Sylt ermittelt, auch unter Berücksichtigung des saisonalen Spitzenverkehrs.

Die integrierte Verkehrspolitik der Bundesregierung verlangt nicht die Erreichbarkeit jedes Ortes in Deutschland mit allen denkbaren Verkehrsträgern. Vielmehr setzt sie auf eine am Bedarf orientierte ökonomisch und ökologisch sinnvolle Mischung zwischen Schienen-, Straßen-, Luftverkehr und Schifffahrt. Dies bedeutet auch, dass z. B. die Nordseeinseln per Schiff, per Flugzeug und im Fall der Insel Sylt zusätzlich per Bahn erreichbar sind.

1. Wie hat sich die Auslastung der Autozugstrecke Westerland–Niebüll in den letzten zehn Jahren entwickelt, und von einer wie hohen Auslastung ist in den kommenden zehn Jahren auszugehen?

Nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG) liegt die Belastung des Abschnittes derzeit bei etwas über 100 Zügen/Tag; damit ist die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnittes erreicht. In den nächsten Jahren wird mit einer mindestens gleichbleibenden Auslastung gerechnet.

2. Wie haben sich die jährlichen Besucherzahlen, aufgeschlüsselt in Urlaubs- und Tagesgäste, auf der Insel Sylt in den letzten zehn Jahren entwickelt, wie viele Urlaubs- und Tagesgäste besuchen Sylt mit eigenem Automobil, und wie sieht die Prognose für die kommenden zehn Jahre aus?

Nach der amtlichen Beherbergungsstatistik, die nur Gäste in Beherbergungsstätten mit 9 Betten und mehr erfasst, haben sich die Besucherzahlen auf Sylt folgendermaßen entwickelt:

Jahr	Besucher	Anmerkungen
2000	333 989	
2001	351 310	
2002	349 193	
2003	432 981	
2004	435 036	
2005	474 838	inkl. Camping
2006	468 933	
2007	497 018	
2008	502 342	
2009	523 277	
2010	528 500	Schätzung

Zu kleineren Betrieben und Tagesgästen macht die Statistik keine Angaben. Ebenso liegen keine Angaben darüber vor, wie viele der Gäste mit dem eigenen Auto anreisen. Nach Kenntnis der Bundesregierung sind zurzeit keine größeren Hotelprojekte auf der Insel geplant. Nach Einschätzung des Wirtschaftsministeriums Schleswig-Holstein werden sich die Besucherzahlen nur noch leicht erhöhen.

3. Hat die Tendenz zu einer steigenden Anzahl von Kurzurlaubern und Tagesgästen im Verhältnis zu länger auf der Insel verbleibenden Urlaubern und Kurgästen nach Ansicht der Bundesregierung Auswirkungen auf die Mobilität der Besucher und somit auf die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur, und wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem steigenden Verkehrsaufkommen aufgrund des Tourismus?

Der Bundesregierung liegen keine Prognosen für die Verkehrsentwicklung innerhalb des Landkreises Nordfriesland vor. Es ist vorstellbar, dass die Verbesserung der Erreichbarkeit der Insel Sylt für Kraftfahrer eine Zunahme des Tagestourismus zulasten der Übernachtungen und vermehrten Autoverkehr auf der Insel selbst zur Folge haben könnte. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

4. Sieht die Bundesregierung Bedarf eines Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur für Touristen und Pendler?

   Wenn ja, welche infrastrukturellen Maßnahmen sind für wann vorgesehen, um eine Verkehrsanbindung der Insel an das Festland langfristig und nachhaltig zu gewährleisten, und wodurch ist eine Kapazitätssteigerung geplant, die der steigenden Anforderung durch Pendler und Urlaubsgäste entspricht?

5. Mit welcher Begründung hat sich Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gegen einen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Niebüll–Westerland ausgesprochen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der Verkehrsverbindungen zur Insel Sylt ist nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung. Es steht der DB Netz AG jedoch frei, Ausbaumaßnahmen mit den Mitteln durchzuführen, die ihr für Investitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung gestellt werden. Ausbaumaßnahmen, die der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dienen, werden nach § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zwischen der DB Netz AG und dem betreffenden Bundesland vereinbart. Im Übrigen würde es einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung und der besseren Ausnutzung der Schienenverkehrskapazität dienlich sein, wenn die Besucher der Insel Sylt vermehrt ohne Mitnahme ihres Kraftfahrzeugs anreisen würden. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

6. Welche Alternativen zum DB Autozug sieht die Bundesregierung, um mit dem Auto vom deutschen Festland auf die Insel Sylt zu gelangen?

Als Alternative besteht eine Fährverbindung über die dänische Insel Rømø.

7. Ist ein weiterer Ausbau des Fähr- und Flugverkehrs vorgesehen?

   Wenn ja, mit welcher Begründung wird dieser dem zweigleisigen Ausbau des Schienenverkehrs vorgezogen, und welche Maßnahmen zum Lärm- und Umweltschutz sind vorgesehen?

Die Bundesregierung ist an der Planung und Durchführung des Fähr- und Flugverkehrs zur Insel Sylt nicht beteiligt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

8. Sind nach dem Unfall des Autozugs auf dem Hindenburgdamm im September 2009 Investitionen in Ausbau und Sicherheit der Bahnstrecke geplant?

   Wenn ja, wann werden welche Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt, und wenn nein, wieso nicht?

Bei dem Unfall am 3. September 2009 wurde ein Lkw mit Anhänger, der mit leichten Dämmstoffplatten beladen war, durch eine starke Windböe seitlich über die Bordwand des Autozuges gedrückt und vom Zug geschleudert. Nach den bisherigen, noch nicht abgeschlossenen Untersuchungen war das Fahrzeug trotz der großen Windangriffsfläche, des geringen Ladungsgewichts und der gemessenen Windstärke nicht mit Spanngurten gesichert. Die DB AutoZug GmbH hat in Wahrnehmung ihrer Verantwortung gemäß § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ein Gutachten in Auftrag gegeben, um festzustellen, ob die noch von der Bundesbahndirektion Hamburg erstellte Beladeanweisung hinsichtlich der Sicherung bei höheren Windgeschwindigkeiten ausreichend ist. Außerdem wurden die Sicherungsmaßnahmen vorsorglich bis zum Vorliegen von Untersuchungsergebnissen verschärft. Bauliche Maßnahmen zur Vermeidung der Windeinwirkung auf die Züge sind in diesem Zusammenhang nicht bekannt.

9. Mit welcher Begründung darf derzeit kein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen einen zweiten Autozug im Wettbewerb anbieten?

   Ist der Betrieb der Autozugstrecke ausgeschrieben worden?

Ein Verbot, einen weiteren Autozug auf der vorgenannten Relation zu fahren, existiert nicht und darf es auch nicht geben, da den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gemäß § 14 AEG der Zugang zum Netz und zu den Serviceeinrichtungen zu gewähren ist. Die Bundesnetzagentur hat die DB AutoZug GmbH durch Bescheid vom 14. Oktober 2010 verpflichtet, Nutzungsbedingungen für die von ihr betriebenen Autozugverladeeinrichtungen aufzustellen und zu veröffentlichen. Damit wurde inzident auch darüber entschieden, dass die DB AutoZug GmbH verpflichtet ist, Wettbewerbern den diskriminierungsfreien Zugang zu den Verladeeinrichtungen zu ermöglichen.

10. Stimmt es, dass die Konzession für den DB Autozug ausläuft?

    Wenn ja, wann wird der Betrieb der Strecke öffentlich ausgeschrieben, und wenn nein, wieso nicht?

Die Erteilung von Linien- oder Gebietskonzessionen für die ausschließliche Verkehrsbedienung ist dem derzeitigen deutschen Eisenbahnrecht fremd. Nach der vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Internet veröffentlichten Liste der EVU läuft die Betriebsgenehmigung der DB AutoZug GmbH, 44137 Dortmund, am 31. August 2015 aus. Diese bezieht sich aber nicht auf einzelne

Strecken, sondern auf die Tätigkeit als EVU als solche. Die DB AutoZug GmbH hat die Möglichkeit, die Erneuerung dieser Genehmigung nach § 6 AEG zu beantragen. Betreiber der Infrastruktur der Strecke ist die DB Netz AG. Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen im SPNV sind Angelegenheiten der nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger.

11. Inwiefern hat die jetzige große Nachfrage nach dem DB Autozug Auswirkungen auf den Personenverkehr der Nord-Ostsee-Bahn und Qualitätseinbußen des regulären Bahnverkehrs zur Folge, beispielsweise in Beschränkungen, in Häufigkeit und Pünktlichkeit der verkehrenden Personenzüge?

Nach den bisherigen Erkenntnissen der Bundesnetzagentur aus den Rahmenvertragsverfahren gemäß § 14a AEG sind gegenwärtig auf der Relation Niebüll–Westerland vier Trassen pro Stunde und pro Fahrtrichtung realisierbar. Weitere Trassen – insbesondere im Gelegenheitsverkehr – lassen sich mit den aktuellen Schienenwegskapazitäten und mit dem gegenwärtigen Betriebsprogramm nur in geringem Umfang realisieren. Konkrete Informationen oder Beschwerden zu Angebotseinschränkungen oder Verspätungen auf Grund der eingleisigen Streckenabschnitte liegen nicht vor.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333